

**III ENANPARO**  
**EIXO TEMÁTICO:**

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Ambiente e Sustentabilidade                 | <input type="checkbox"/> Crítica, Documentação e Reflexão | <input type="checkbox"/> Espaço Público e Cidadania          |
| <input type="checkbox"/> Habitação e Direito à Cidade                | <input type="checkbox"/> Infraestrutura e Mobilidade      | <input type="checkbox"/> Novos processos e novas tecnologias |
| <input checked="" type="checkbox"/> Patrimônio, Cultura e Identidade |   |  |

## **Hafencity, Hamburgo, Alemanha**

*Hafencity, Hamburg, Germany*

*Hafencity, Hamburgo, Alemanha*

ANTONUCCI, Denise (1)

(1) Professora Doutora, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, SP, Brasil; e-mail:  
denise.antonucci@mackenzie.br



## **Hafencity, Hamburgo, Alemanha**

*Hafencity, Hamburg, Germany*

*Hafencity, Hamburgo, Alemania*

### **RESUMO**

Apresenta-se aqui uma reflexão sobre a cidade de Hamburgo, na Alemanha, a preservação e a conservação de seu patrimônio e a inserção do projeto urbano HafenCity neste contexto. A cidade foi radicalmente transformada ao longo dos dois últimos séculos em função de decisões errôneas, do incêndio em 1842 e dos bombardeios durante as duas guerras. No entanto, recentemente, a proteção do patrimônio é compreendida como uma oportunidade de reflexão tanto de inter-relações e ramificações do passado quanto de ações futuras. Paralelamente, Hamburgo está sendo transformada por dois dos mais importantes projetos urbanos da Europa: HafenCity e IBA (*International Building Exhibition*).

**PALAVRAS-CHAVE:** patrimônio, projeto urbano, porto, HafenCity

### **ABSTRACT**

*We present here a reflection on the city of Hamburg, Germany, the preservation and conservation of its heritage and the insertion of HafenCity urban design in this context. The city has been radically transformed over the past two centuries due to erroneous decisions, the fire in 1842 and the bombing during two wars. However, recently, heritage protection is understood as an opportunity for reflection on inter-relations and ramifications of past and future actions. In parallel, Hamburg is being transformed by two of the most important urban projects in Europe: HafenCity and IBA (International Building Exhibition).*

**KEY-WORDS:** heritage, urban design, port, HafenCity

### **RESUMEN**

*Aquí les presentamos una reflexión sobre la ciudad de Hamburgo, Alemania, la preservación y la conservación de su patrimonio y la inserción del diseño urbano HafenCity en este contexto. La ciudad se ha transformado radicalmente en los últimos dos siglos, debido a decisiones erróneas, el fuego en 1842 y el bombardeo durante dos guerras. Sin embargo, recientemente, la protección del patrimonio se entiende como una oportunidad para la reflexión sobre las interrelaciones y consecuencias de las acciones pasadas y futuras. En paralelo, Hamburgo está siendo transformada por dos de los proyectos urbanísticos más importantes de Europa: HafenCity y la IBA (International Building Exhibition).*

**PALABRAS-CLAVE:** patrimonio, diseño urbano, puertos, HafenCity



## 1. INTRODUÇÃO

Este artigo propõe uma reflexão acerca do desenvolvimento da cidade de Hamburgo (Fig.1), na Alemanha, a preservação e a conservação de seu patrimônio construído e a inserção do projeto urbano HafenCity neste contexto.

Além da sistematização da literatura sobre os temas – história e desenvolvimento da cidade, preservação do patrimônio e projetos urbanos (waterfront projects) -, tivemos a oportunidade de realizar visita à área acompanhados do Prof. Dr. Jürgen Lafrenz<sup>1</sup> e sua assessora Prof<sup>a</sup> Nina Soet, que ampliaram nossa visão crítica sobre Hamburgo e o projeto HafenCity.

A Cidade Livre e Hanseática de Hamburgo é uma cidade-estado (*Stadtstaat*) localizada no norte da Alemanha, nas margens do Rio Elba. Em 2012, possuía aproximadamente 1.799.000 habitantes em 755,33 km<sup>2</sup>, o que a faz a segunda maior do país e oitava da União Europeia. O porto é um dos maiores do mundo e, segundo estimativas, ultrapassará Rotterdam como o principal da Europa. A cidade é também um centro industrial de grande importância. Situa-se entre os estados de Schleswig-Holstein e Baixa Saxônia. Além de cidade-estado, Hamburgo é também uma cidade independente (*Kreisfreie Stadt*) ou distrito urbano (*Stadtkreis*).

Hamburgo foi radicalmente transformada ao longo dos dois últimos séculos (decisões errôneas, incêndio em 1842, bombardeios nas duas grandes guerras). Estas perdas foram compensadas, de certa forma, pela imensidão do Lago Alster, a imponência do Rio Elba, ruas e parques arborizados. As torres das 5 igrejas principais e da prefeitura são ainda os pontos arquitetônicos que definem a silhueta da cidade. Justamente pela sua moderação construtiva, a preservação dos monumentos nunca foi fácil nesta cidade (Rauterberg, s/data, pag. 21).

Rauterberg pergunta: “O que pode ser considerado especial em uma cidade cuja qualidade particular é não ser especial?” (s/data, pag. 22). Segundo a Senadora Anja Hajduk “Edifícios adquirem maior significado se tornarem-se ‘landmarks’ (marcos) de nossa identidade” (Ministry of Urban Development and Environment, s/data, pag. 16).

Atualmente, o ‘Office for the Protection of Monuments’ conseguiu elaborar uma lista de 17.900 ‘monumentos’. Analisando de perto os edifícios indicados têm-se diferentes conjuntos a serem preservados. Assim, chegou-se a 2.100 conjuntos com 10.000 objetos individuais. Apenas 1.600 foram colocados sob proteção do governo (Rauterberg, s/data, pag. 22).

Afirma Rauterberg: “Um monumento é sempre um bem universal, mesmo quando é propriedade privada”. O entusiasmo dos cidadãos em proteger um monumento deve culminar com a decisão política que dê prioridade a valores ideais em lugar de ganhos materiais (s/data, pag. 24). Frente à oposição de interesses particulares, a proteção do edifício é sempre uma forma de compromisso (Rauterberg, s/data, pag. 25).

Há muito pouco tempo na Alemanha, segundo Rauterberg, a proteção de monumentos é compreendida, primeiramente, como uma oportunidade de reflexão quanto a inter-relações e ramificações do passado no sentido de desenvolver um momento de correção e humildade quanto às nossas ações futuras. Atualmente, o que conta mais é o mágico charme histórico do que as dimensões éticas, sociopolíticas e críticas (Rauterberg, s/data, pag. 28).

---

<sup>1</sup> Universität Hamburg, Institut für Geographie, Bundesstr. 55, 20146 Hamburg, Germany

Fig. 1 - Vista panorâmica de Hamburgo a partir da torre da Catedral de St. Mary.



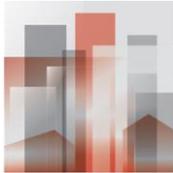
Fonte: Arquivo do autor, julho/2013.

Afinal, porque a proteção de monumentos existe e é importante em Hamburgo? Rauterberg aponta três principais razões:

1. O valor cultural do monumento indica que a comunidade é mais propensa a desenvolver-se de forma razoável e sensata se entender qual sua origem e os fatores que a moldaram ao longo de gerações;
2. A utilidade econômica da proteção do monumento, vários estudos já demonstraram que cada Euro gasto nesta proteção compensa em um equilíbrio econômico global, 15 vezes o montante aplicado.
3. A referência à preservação ambiental pode ser suficiente para abolir qualquer reserva concernente à preservação de monumentos (Rauterberg, s/data, pag. 27).

Hamburgo tem uma longa e atribulada história, com vários episódios de destruição. Neste contexto, o que preservar, o que inovar?

Além disso, Hamburgo está recebendo dois dos mais importantes projetos urbanos da Europa: HafenCity e IBA (*International Building Exhibition*). Ambos representam facetas de um traço comum de muitas cidades europeias frente ao futuro: como as cidades mais importantes continuarão a ter seus centros expandidos ao estilo europeu, sem abandonar suas tradições, mas com novas qualidades? (Stark, 2013, p. 4).



### III ENANPARO

Em 2013, IBA Hamburgo apresentou seus projetos para especialistas e para o público em geral. Ao mesmo tempo, HafenCity apresentou resultados positivos após 12 anos de construção, em que sua seção oeste já possui 2.000 habitantes e mais de 450 empregos, numerosos cafés, restaurantes e lojas, e um número crescente de visitantes.

Com base nestes conceitos, faremos um breve relato histórico sobre a cidade-estado de Hamburgo e a relação entre cidade, porto, preservação e o projeto HafenCity.

## 2. LIGA HANSEÁTICA

A Liga Hanseática<sup>2</sup>, cujo significado aproximado é *associação*, foi a aliança de cidades mercantis que estabeleceu e manteve o monopólio comercial sobre quase todo norte da Europa e o Mar Báltico, no final da Idade Média e começo da Idade Moderna (entre os séculos XIII e XVII). De início com caráter essencialmente econômico, desdobrou-se posteriormente numa aliança política.

Em 1141 iniciou-se a associação Hansa Teutônica entre as cidades de Hamburgo e Lübeck, que inspirou diversas associações de outras cidades destinadas à proteção e à defesa dos comerciantes e seus interesses.

Em seu apogeu, a Hansa Teutônica contava com cerca de 90 cidades<sup>3</sup> dos mares do Norte e Báltico. Associaram-se à liga outros estados igualmente importantes, como o estado dos Cavaleiros Teutônicos<sup>4</sup>.

A liga foi então dividida em quatro seções, presididas por Lübeck, Colônia, Brunswick e Dantzig. Hamburgo pertenceu ao Círculo Sórbio e Pomerano, além de Lübeck (cidade líder), Lüneburgo, Rostock, Estetino, Stralsund e Wismar.

A Hansetag (assembleia geral das cidades que se reunia a cada 3 anos em Lübeck) tinha apenas papel consultivo, dado que a aplicação de suas decisões era deixada a cargo de cada cidade (que devia contudo fornecer sua contribuição militar e financeira à Hansa). A Hansa conseguiu vitórias importantes frente aos reinos da Noruega e da Dinamarca. Apesar disso, permaneceu como uma associação política onde as cidades gozavam de grande autonomia.

As vantagens de pertencer à Liga Hanseática eram várias: os navios protegiam-se uns aos outros e lutavam contra a concorrência dos que não fossem sócios. Na compra e venda de produtos, davam preferência às cidades associadas e quase todas se equiparam de modo a terem portos bem equipados, armazéns disponíveis para as mercadorias e residências para comerciantes e marinheiros que necessitassem de apoio. Estabeleceram um regulamento geral para a navegação, para as trocas comerciais, para os pesos e medidas que deviam ser utilizados e também para a moeda.

Esta estrutura seria desmontada pelo Tratado de Vestfália (1648), que definiu o conceito de Estado-nação. No século XVIII o governo hanseático subsiste apenas em Lübeck, Hamburgo e

<sup>2</sup> Informações coletadas no site <http://universodahistoria.blogspot.com.br/2010/11/liga-hanseatica.html>. Acesso em janeiro/2014

<sup>3</sup> Amsterdam, Bergen, Bordeaux, Bruges, Colônia, Cracóvia, Groningen, Hildesheim, Londres, Nantes, Novgorod, Praga, *Reval* (Tallinn), Riga, Rostock, Stralsund, Torun, Varsóvia, Veneza, Wismar.

<sup>4</sup> A Ordem Teutônica foi uma das mais poderosas e influentes da Europa. A maioria dos seus membros pertencia à nobreza, inclusive a família real prussiana e outros nobres germânicos. Os soberanos e a nobreza dos estados antecessores à atual Alemanha, inclusive a família soberana do Império Alemão (1871-1918) e da Prússia (1525-1947) – os von Hohenzollern) eram membros da ordem.



Bremen. Entretanto, ainda hoje as cidades livres de Hamburgo e Bremen referem-se a si mesmas como cidades hanseáticas.

### 3. HISTÓRIA DE DESTRUIÇÃO / NÃO HISTÓRIA

Em 1842, cerca de um quarto da cidade foi destruído por um grande incêndio, que se iniciou na noite de 4 de maio e só foi extinto a 8 de maio daquele ano. O incêndio destruiu três igrejas, a prefeitura e inúmeros outros prédios. Morreram 51 pessoas, e cerca de 20.000 ficaram desabrigadas. A reconstrução da cidade demorou mais de 40 anos.

Hamburgo<sup>5</sup> experimentou seu mais rápido crescimento durante a segunda metade do século XIX quando a população mais do que quadruplicou, chegando aos 800 mil habitantes, à medida que o comércio marítimo transformou-a no terceiro maior porto da Europa.

A cidade tornou-se uma metrópole cosmopolita baseada no comércio mundial. Era também o porto para a maioria dos alemães e europeus do leste que emigravam para o Novo Mundo, e se tornou lar de comunidades comerciais de todo o mundo, em especial no distrito de Altona.

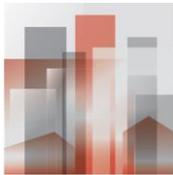
Durante a Segunda Guerra Mundial, Hamburgo sofreu uma série de bombardeios devastadores, que mataram 42.000 civis. Por causa disto, e devido às novas diretrizes de zoneamento urbano da década de 1960, o centro da cidade perdeu muito de sua antiga arquitetura. De 1938 a 1945 um campo de concentração nazista foi estabelecido no distrito de Neuengamme. Alguns de seus prédios foram preservados, e o local hoje abriga um memorial.

Após a Segunda Guerra, a Alemanha perdeu suas colônias e Hamburgo, muitas de suas rotas comerciais. A Cortina de Ferro, localizada 50 km a leste da cidade, separou-a de inúmeras rotas de acesso por terra, o que reduziu seu comércio total. A 16 de fevereiro de 1962 uma severa tempestade no Mar do Norte causou uma rápida elevação do leito do Elba, inundando 1/5 da cidade e matando mais de 300 pessoas.

O historiador Marcelo Jasmim<sup>6</sup>, argumentando sobre ‘os silêncios da história’, cita o crítico literário W. G. Sebald que afirma que o terror da guerra impediu que os escritores alemães escrevessem sobre a experiência traumática vivida sob os bombardeios aliados que destruíram 130 cidades alemãs – que não eram alvos militares – ao final da 2ª Guerra Mundial. No final de 1990, Sebald proferiu quatro palestras em Zurique, que foram publicadas sob o título *On The Natural History Of Destruction*. Estas palestras se concentram nas campanhas dos aliados que destruíram cidades como Hamburgo, Dresden e Colônia, durante a 2ª Guerra Mundial. Sebald descreve o impacto do bombardeio de Hamburgo em 1943 com detalhes meticulosos e horripilantes: “... bairros residenciais enormes, cuja extensão de ruas totalizava 200 quilômetros foram totalmente destruídos. Cadáveres horripilantemente desfigurados estavam em toda parte. Pequenas chamas azuladas ainda tremulavam ao redor de muitos deles... outros foram reduzidos a um terço de seu tamanho normal”. A argumentação de Jasmim, por meio do texto de Sebald, é no sentido da ausência de registro da história. Os sobreviventes a esta tragédia – e de tantas outras – não conseguem, ou mesmo não querem, descrever suas sensações. Da mesma forma, aqueles que registram a história, deixaram de fazê-lo. Há muitos silêncios na história. Lidar com eles configura-se um desafio novo e instigante, particularmente, em relação a definição do que é patrimônio, porque e como preservá-lo. No

<sup>5</sup> Informações coletadas no site <http://pt.wikipedia.org/wiki/Hamburgo>. Acesso em janeiro/2014

<sup>6</sup> Palestra “Silêncios da História – experiência, acontecimento, narração”, proferida em 4/10/2013 no ciclo “Mutações: o silêncio e a prosa no mundo”, SESC São Paulo.



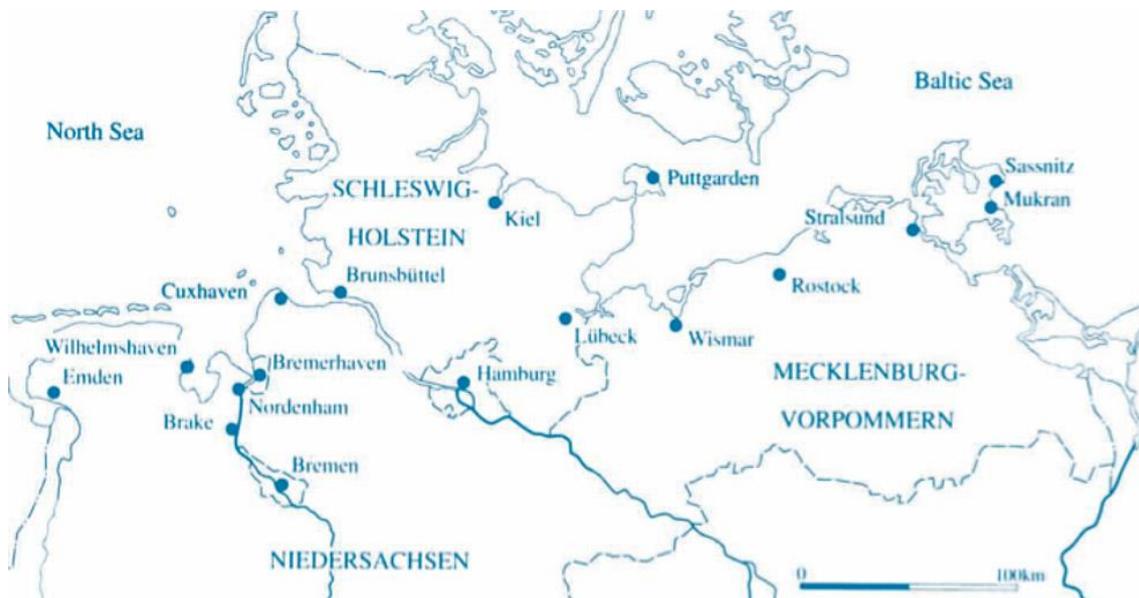
III FNA/NPARO

caso de Hamburgo, cidade com um relatado histórico de destruição e dor, torna-se ainda mais esclarecedor.

#### 4. IMPORTÂNCIA DO PORTO

O Porto de Hamburgo, inicialmente localizado dentro das muralhas da cidade, na margem norte do rio Elba, é livre de impostos desde tempos medievais. Em 1880, foi modernizado, alterando a estrutura da cidade ao destruir um bairro na beira do rio, com mais de 20.000 habitantes, dando lugar a uma nova área de armazéns (Speicherstadt). Desde 1890, foi gradualmente estendido para a margem sul do rio. O porto e seu território sempre foram geridos pelo governo da cidade (Harms, s/data, s/pag.).

Fig. 2 - Rede portuária no norte da Europa.

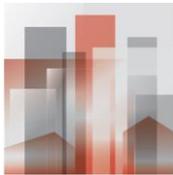


Fonte: <http://reteonline.org/images/stories/archivos/portus/pdf/15/14%20harms.pdf>. Acesso em janeiro/2014

Desde meados dos anos 1960, a introdução de navios porta-contêiner e de contêineres cada vez maiores exigiu nova infraestrutura portuária, o que aumentou os investimentos e custos para a cidade de Hamburgo. Uma nova lei de desenvolvimento do porto, aprovada pelo Legislativo de Hamburgo em 1982, define sua área em mais de 73 quilômetros quadrados. Esta lei regula os usos permitidos dentro desta área e define os procedimentos para a administração e para o aumento do porto. Com a unificação da Alemanha, a abertura da Europa do Leste, a expansão da União Europeia e a crescente globalização, o porto experimentou um volume de negócios recorde em 1991, e tem desde então, aumentado este volume anualmente (Harms, s/data, s/pag.) (Fig. 2 e 3).

O principal problema é que os custos crescentes de manutenção do porto não resultam em aumento de empregos e de atividades à economia do Hamburgo. O porto, apesar de seu alto volume de negócios, já não agregava valor econômico na cidade. Hamburgo enfrentou a questão: arcar com os custos e quem beneficiar, a longo prazo? (Harms, s/data, s/pag.).

Para resolver estas questões, Hamburgo desenvolveu um conjunto de formas organizacionais inovadoras para regular o porto. Em 2005, a *Hamburg Port Authority* (HPA) foi fundada como uma empresa independente da cidade. Três departamentos que regiam o porto foram



III ENANPARQ

combinados e desligados da administração da cidade. A intenção da mudança legal foi permitir que a administração do porto fosse mais flexível, removendo o constrangimento de ter orçamento financeiro vinculado ao da cidade. Enquanto a autoridade portuária ainda é responsável pela construção e manutenção da infraestrutura portuária, operadores de terminais e outras empresas privadas utilizam lotes (leasing) na área do porto sendo responsáveis por sua “supraestrutura”, ou seja, seus edifícios e equipamentos de movimentação de carga. A autoridade portuária é dona de toda a terra no porto, e aluga lotes e infraestrutura específica para essas empresas privadas pelo período de até 30 anos (Harms, s/data, s/pag.).

Fig. 3 - Antiga área portuária.



Fonte: Grasbrook HHLA, Hamburgo.

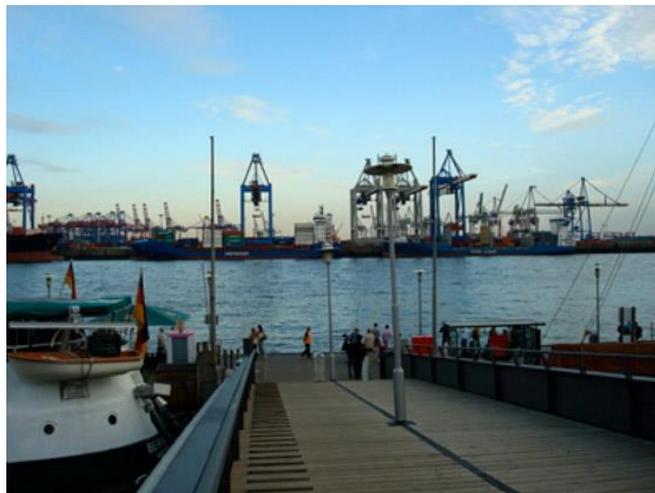
Estas mudanças organizacionais melhoraram a posição do porto, esclarecendo suas relações com a cidade. No entanto, permaneceram problemas a serem resolvidos. Um dos principais, a proposta de dragagem de um canal de 15 metros de profundidade (até então 12 metros), a fim de permitir que navios de grande calado possam chegar ao porto, mesmo na maré baixa. A proposta é política e ecologicamente controversa. Exige aprovação dos dois estados adjacentes da Baixa Saxônia e Schleswig-Holstein. Além do complexo procedimento de aprovação, os custos são elevados e há graves problemas ambientais: não apenas a deposição de materiais dragados, mas também o aumento dos riscos de inundações, exigindo dispendiosas medidas adicionais para seu controle (Harms, s/data, s/pag.).

Hamburgo se encontra na situação única de ter o porto localizado praticamente no centro da sua região metropolitana. É o segundo maior porto de contentores na Europa e no 6º maior do mundo<sup>7</sup>. Prevê-se que a média anual da taxa de crescimento até 2015 seja de 9%, o que pode significar o dobro da quantidade de transferência de contêineres e transporte para o interior. Portos como Roterdam e Los Angeles correm o perigo de reduzir a qualidade de vida em suas áreas urbanas através de aumento da poluição, rotas de tráfego e problemas adicionais de medidas para a segurança internacional. Com o crescimento cada vez maior do porto de contêineres em estreita relação com as áreas de moradia e de trabalho de Hamburgo, estes problemas tendem a aumentar (Harms, s/data, s/pag.) (Fig. 4).

---

<sup>7</sup> Em 2005, o porto movimentou 8.000.000 TEU (vinte pés unidade equivalente) de recipientes, consideravelmente mais que o porto de New York / New Jersey que movimentou 4,8 milhões TEU, ao mesmo tempo.

Fig. 4 - Porto de Hamburgo.



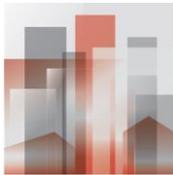
Fonte: Arquivo do autor, julho/2010

## 5. PROJETOS DE CONSERVAÇÃO E RESTAURAÇÃO

Os projetos de conservação e restauração localizam-se principalmente no Distrito Central que se estende da fronteira oeste a fronteira leste da cidade. O centro histórico de Hamburgo localizado dentro dos anéis de antigas muralhas forma seu coração, ladeado pelos bairros Saint Pauli e Saint George. Ao sul, o distrito alcança o Rio Elba. O porto também situa-se aí. São 281 mil habitantes em 141,5 km<sup>2</sup> (200 hab/ha). Suas 20 quadras dão-lhe uma estrutura extremamente variada devido a diferenças em sua história e seu desenvolvimento urbano. As mais importantes instituições e funções concentram-se no centro histórico (a prefeitura, o 'Bürgerschaft' – parlamento da cidadania e o senado, o fórum de justiça e importantes espaços culturais). O histórico 'Kontorhäuser' (edifício de escritórios e representações comerciais) foi complementado por novos impressionantes edifícios no período de reconstrução pós-guerra (Der Spiegel) (Ministry of Urban Development and Environment, s/ data, p. 33).

Há esforços no sentido de oferecer ofertas habitacionais novas e atrativas no centro da cidade. Hafencity está estendendo o centro da cidade para a área portuária como um bairro de uso misto. Os bairros de Waltersdorf, Steinwerder, Keiner Grasbrook e Hammerbrook continuam a servir aos propósitos portuários, comerciais e industriais. Em bairros como Rothenburgsort, Veddel e Wilhelmsburg há usos mistos residenciais e comerciais. Os bairros de Billstedt e Horn desenvolveram as mais importantes áreas residenciais do distrito. Além de oportunidades residenciais perto do centro da cidade, nas áreas mistas de Gründerzeit como St. Pauli, Neustadt ou St. George há grandes áreas residenciais frequentemente caracterizadas por construções em tijolos que datam dos períodos entre e pós-guerras (Veddel, Horn, Hamm e Billstedt) e conjuntos habitacionais em larga escala dos anos 1960-70 (Mümmelmannsberg). Entretanto, é possível encontrar grandes áreas de habitação isoladas (Ministry of Urban Development and Environment, s/ data, p. 34).

Apesar das perdas sofridas pela cidade, particularmente durante a 2ª Grande Guerra, mas também devido a diferentes demolições, há muitos monumentos destacados e protegidos no distrito. O mais antigo é a torre de 700 anos da Ilha de Neuwerk. Entre os monumentos arquitetônicos do centro da cidade, importância marcante (p.34) deve ser creditada às cinco



III ENANPARO

igrejas mais antigas, as torres de cada uma ainda definem a silhueta da cidade. Os poucos edifícios que sobreviveram do período anterior a 1800 incluem o 'Bürgerhäuser' (Fig. 5) em Deidhstraße e o pequeno renque de propriedades conhecido como 'Krameramtsstuben' (Fig.6)(Ministry of Urban Development and Environment, s/ data, p. 34)

Fig.5 - Bürgerhäuser'



Fig.6 - Krameramtsstuben



Fonte: Arquivo do autor, julho/2013

O Speicherstadt (Warehouse City, 1885-1912) e muitos edifícios comerciais e de escritórios são clara evidência do desenvolvimento portuário e comercial da cidade no final do século XIX e início do século XX. As áreas de habitação operária são igualmente objeto de proteção como testemunhas da história social e arquitetônica; aqui, sempre que necessário, as condições de qualidade da moradia têm sido cuidadosamente implementadas.

O Speicherstadt, o mais importante monumento do porto histórico, está sendo crescentemente reutilizado por museus, escritórios e agências de publicidade.

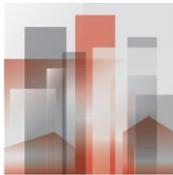
No sentido de preservar partes selecionadas e protegê-las de demolições e alterações desastrosas, o Hamburg – Mitte District Office tem estabelecido várias normas de preservação e desenvolvimento urbano, entre outras para St. Paul - Sul e St. Georg. As mudanças são feitas por meio da modernização de antigos edifícios, criação de empregos para jovens, diversas atividades culturais como teatros e clubes - um novo conceito para Spielbudenplatz (Ministry of Urban Development and Environment, s/ data, p.35). Destaque-se, em especial, Kontorhaus Quarter e a Catedral de St. Mary.

### **Kontorhaus Quarter**

O arquiteto Fritz Schumaker revisou planos com a intenção de criar edifícios notáveis. A estrutura de seu projeto incluía tijolos como material uniforme das fachadas. O ponto alto de um desses conjuntos é o gótico-expressionista Chilehaus (Fig. 7) com sua impressionante e pontiaguda esquina (Fritz Höger 1922/24) (Ministry of Urban Development and Environment, s/ data, p.47).

### **(Re) desenvolvimento e extensão da Catedral de St. Mary**

Com projeto de ARCHITECTUR + STADTPLANUNG Baum, todo o edifício foi reformado (paredes, pisos, tetos, mosaicos). Uma extensão para sacristia e serviços auxiliares foi construída. Seu claustro, envidraçado para pequenas exposições e entrada litúrgica da igreja.



III ENANPARO

O vermelho de suas fachadas dá ênfase ao tom quente dos tijolos da igreja (Fig. 8) (Ministry of Urban Development and Environment, s/ data, p. 57).

Fig. 7 - Chilehaus.



Fonte: Arquivo do autor, julho/2013

Fig. 8 - Catedral de St. Mary



Fonte: Arquivo do autor, julho/2013

## 6. PROJETOS URBANOS: HAFENCITY

As partes importantes do porto de Hamburgo agora estão localizadas na margem sul do rio Elba. No início de 1990, tornou-se evidente que uma área na costa nordeste do rio, ao sul de "Speicherstadt" (zona de armazéns), uma ilha de 155 hectares (um terço de superfície da água), se tornaria obsoleta para usos portuários modernos. A área já tinha sido apresentada para uma oficina de planejamento e desenho urbano em 1989, para reabilitação do distrito. Envolveu zonas urbanas com problemas ou potenciais que foram objeto de discussões públicas e políticas intensivas para seu futuro. Em maio de 1997, o prefeito de Hamburgo anunciou o plano para "o retorno da cidade ao rio Elba", transformando a área que separava o centro da cidade do rio em um novo bairro, "HafenCity" (Fig. 9) (Harms, s/data, s/pag.).

Fig. 9 - HafenCity



Fonte: HafenCity Hamburg – Der Masterplan, GmbH, 2000

Em 1999, o departamento de planejamento da cidade e GHS (Global Hanseatic Shipping – GmbH & Co.KG) organizaram um concurso internacional de arquitetura e planejamento para garantir alta qualidade de propostas para a área de uso misto do bairro, combinando locais de trabalho e habitação para diferentes grupos de renda. Esta competição atraiu mais de 170 inscrições de equipes composta por arquitetos, urbanistas e paisagistas (Harms, s/data, s/pag.).

Oito deles receberam prêmios e foram selecionados para elaboração de seus projetos. O júri era da opinião de que a equipe vencedora (grupo holandês/alemão Kees Christiaanse/ASTOC.) tinha conseguido os objetivos principais: boas ligações entre a nova HafenCity, o protegido complexo de edifícios do "Speicherstadt" e o centro histórico da cidade de Hamburgo; uma ampla gama de tipologias de bairros contemporâneos e orientados para o futuro; a divisão inteligente de toda a área em oito distritos urbanos de uso misto (Harms, s/data, s/pag.).

Fig. 10 - Sandtorkai / Dalmannkai.



Fonte: Kuhn Fotofrizz

Cada área poderia ser construída conectada com a anterior e o plano permitiria etapas de desenvolvimento ao longo de um período de 10 a 20 anos. Os resultados da competição foram utilizados como base para o plano principal, preparado pelo departamento de planejamento da cidade. O plano diretor determinou regulamentos quanto ao tipo e intensidade de uso para toda a área, e para o desenvolvimento da estrutura detalhada para os vários distritos. A venda final dos lotes individuais selecionados, o desenvolvimento de projetos por arquitetos e construção por empreendedores imobiliários dependeu novamente de concursos de arquitetura e urbanismo (Harms, s/data, s/pag.).

No início de 2000, o Plano Diretor foi aprovado e as primeiras fases do projeto foram iniciadas. Em 2008, mostrou-se a primeira fase concluída - habitação e escritórios (Sandtorkai) totalmente ocupada. A segunda fase (Dalmannkai) (Fig. 10) está em construção e o centro comercial e cultural está com planejamento avançado (Stark, 2013).

Uma série de vias de acesso público, várias praças públicas na beira do rio e canais, pontes para pedestres ligando ao centro da cidade foram construídas. Além disso, uma nova sala de concertos (projeto de Herzog & de Meuron) (Fig. 11) e um museu marítimo (Fig. 12), utilizando antigos armazéns, estão em fase avançada de construção.

Cerca de cinquenta projetos de investimento privado, envolvendo mais de dois milhões de euros foram garantidos. Acredita-se que Hafencity seja atualmente o maior projeto de desenvolvimento urbano na Europa.

Segundo Harms (s/data, s/pag.), os conceitos norteadores do projeto Hafencity podem ser resumidos da seguinte forma: preservar a história do lugar (Speicherstadt), o cais, as suas paredes de granito e guindastes; integrar o novo bairro de uso misto com o centro da cidade com 10.000 a 12.000 novos habitantes e mais de 20.000 postos de trabalho; revitalizar a área com habitação e lazer por meio da construção de pelo menos 6.000 novas moradias (incluindo habitação para renda média e baixa); fortalecer o uso por pedestres, melhorar o meio ambiente e qualidade dos espaços públicos; conectar a área com um sistema de transporte público atraente e por sistema de energia sustentável (Fig. 13).

Fig. 11 - Sala de concertos - Herzog & de Meuron.



Fonte: Arquivo do autor, julho/2014

Fig. 12 - Museu Marítimo.



Fonte: Arquivo do autor, julho/2014

## 7. Considerações Finais

A realização desses conceitos é um desafio ao planejamento, projeto e construção urbanos. O objetivo é desenvolver uma cidade que leve em consideração os contextos históricos e locais específicos de uma forma imaginativa e orientada para o futuro. No entanto, segundo Harms (s/data, s/pag.), quatro questões são altamente controversas do ponto de vista ambiental: dragagem continuada da hidrovia no rio Elba para navios ainda maiores (que exige o

consentimento de estados federais vizinhos e pode exigir medidas mais caras de controle de enchentes); espaço para mais terminais e empresas de logística; aumento de custos financeiros para infraestrutura dos portos e rotas de transporte; o aumento dos níveis de CO<sub>2</sub> e poluição do ar que emanam do porto relacionado com tráfego de mercadorias.

Importante destacar que em Hamburgo, os processos de tomada de decisão para a modernização do porto e para a revitalização de áreas antigas portuárias incluíram planejamento estratégico de longo prazo. Esses procedimentos foram abertos e participativos com discussões públicas. A criação da Autoridade Portuária de Hamburgo (HPA) tornou o porto uma empresa pública independente, ainda que 100 por cento pertençam à cidade de Hamburgo. Ao mesmo tempo, tornou-se mais flexível administrativamente e financeiramente, definindo o seu próprio orçamento.

Fig. 13 - Novos edifícios e espaços públicos.



Fonte: Arquivo do autor, julho/2013

## AGRADECIMENTOS

Agradecemos ao Mackpesquisa, pois este artigo é parte da pesquisa “Metrópole Contemporânea, Projetos Urbanos, Patrimônio e Inclusão: Um Manual Didático”, coordenada pela Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Nadia Somekh, financiada pelo órgão citado.

## REFERÊNCIAS

HafenCity Hamburg. **Der Masterplan**, GmbH, 2000

Hajduk, Anja. *Introdução* in **Hamburg: Architecture of a Changing City. Urban Development and the Protection of Monuments**. Ed. Ministry of Urban Development and Environment, Free and Hanseatic City of Hamburg, in cooperation with the Ministry of Culture, Sport and Midia / Jovis. Sem data.



Harms, Hans. **Changes on the Waterfront – Transforming Harbor Areas.** In <http://reteonline.org/images/stories/archivos/portus/pdf/15/14%20harms.pdf>. Acesso em janeiro/2014.

Jasmim, Marcelo. Palestra “**Silêncios da História – experiência, acontecimento, narração**”, proferida em 4/10/13 no ciclo “Mutações: o silêncio e a prosa no mundo”, SESC São Paulo.

Ministry of Urban Development and Environment. **Hamburg: Architecture of a Changing City. Urban Development and the Protection of Monuments.** Ed. Ministry of Urban Development and Environment, Free and Hanseatic City of Hamburg, in cooperation with the Ministry of Culture, Sport and Midia / Jovis. Sem data.

Rauterberg, Hanno. *Build on the past! How Hamburg is rediscovering its cultural heritage*, in **Hamburg: Architecture of a Changing City. Urban Development and the Protection of Monuments.** Ed. Ministry of Urban Development and Environment, Free and Hanseatic City of Hamburg, in cooperation with the Ministry of Culture, Sport and Midia / Jovis. Sem data.

Sebald, W. G. **On The Natural History of Destruction.** Modern Library Paperback Edition. 2004.

Stark, André (org.). **HAFENCITY/HAMBURG: Projetos essenciais de bairros.** HafenCity Hamburg GmbH/Langebartels & Jürgens, Hamburg, 2013.

#### **Sites**

<http://pt.wikipedia.org/wiki/Hamburgo>

<http://reteonline.org/images/stories/archivos/portus/pdf/15/14%20harms.pdf>

<http://universodahistoria.blogspot.com.br/2010/11/liga-hanseatica.html>

<http://www.hafencity.com/en/overview/on-historic-ground.html>